

ĂRIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandorul entelor
AL. DEMETRESCU



SRURATORUL ROMÂN
PORNEȘTE LA LUPȚA
VESEL, SIGUR PE VITEJIA SA

25 IULIE 1946

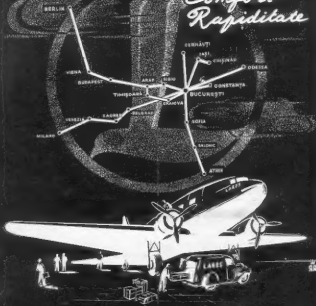
ANUL III, NR. 68

LEI 20

1

LINII AERIE
INTERNE
INTERNATIONALE

*Siguranța
Comfort
Rapiditate*



LARES

LINIILE AERIE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

3

965

965

Odinioară...

de Comandor aviator AL. DEMETRESCU

Fără îndoială că deosebirea dintre războiul actual și cel de acum aproape 30 de ani — așa zisul mondial — este enormă! Armamentul s'a perfecționat și modernizat la maximum, realizându-se estăzi noi și puternice arme ucigătoare necunoscute în războiul trecut; strategia și tactica de luptă s'au modificat simțitor prin folosirea masivă a aviației și a cohortelor de parașutiști, aceștia din urmă neexistând pe atunci. Ceea ce impresionează însă mai mult este felul de a se purta astăzi lupta, care — odinioară — reușea încă să fie elegantă, umană.

Câtă deosebire — de pildă — între felul de luptă leală, cavalească a sburătorilor de atunci! Intr-o dimineață, pe frontul de West, asul german UDET se afla în luptă cu faimosul sburător francez GUYNEMER. La un moment dat primul i se defectează mitraliera; GUYNEMER, observând la timp acest fapt îi face un semn amical din mână, zâmbește și părăsește lupta. Nu înțelegea să continue cu un inamic desarmat!

Ce mare distanță între gesturile acestor doi mari sburători — unul cu fața, celălalt relevând-o public — și mitraliera celor ce încercau să se salveze cu parașuta dintr'un avion incendiat, „vitejie” efectuată nu de curând de către unul din sburătorii de peste Ocean!

Nu mai insist asupra incursiunii aeriene inamice din ziua de 10 iunie, care s'a dovedit a fi fost îndreptată exclusiv asupra populației pașnice, făcând — în mod cu totul inutil — atâtea victime nevinovate! În războiul mondial trecut nu s'au semnele — deși era și atunci posibil — procedee de luptă atât de neomenești, lipsite de orice rațiune și de orice eleganță morală!

Numeroase au fost cazurile — în celălalt război — când aviatorii inamici sbureau pe deasupra câmpului advers fără nici o teamă, aruncând flori sau aducând ultimul lor salut, camerazilor și adesea inamicilor a căror înmormântare se celebra și care le fusese anunțată prin mesagii aruncate din avion!

Odinioară, pe deasupra scopului de totdeauna al războiului, se stabilise — nu numai între luptători aerului — o eleganță în procedee, un cavalerism în fapte, un „fair play” cum îl numeau anglo-saxonii, termen pe care din păcate l-au scos din circulație trecându-l altor popoare cu mai redusă... „civilizație”!

INFERNAL DE PRO

— A sosit posta ?

— A adus ceva, însă nu prea mult, răspunde Adj. aviator Ștean Nicolae, vindând în mână o carte poștală belică.

Nu o primise acum : e o veste sosită cu mult înainte, dar ori de câte ori posta nu-l aduce nimic, scoate din buzunar cartea poștală primită și o recitește.

S'ar simți peșat, când camaradul lui Adj. aviator Lăzăroiu Paul i-ar scria pe sub ochi picurile roz, sosit regulat cu fiecare postă.

El deține dealtfel recordul în corespondență, pe înfrunghia Grup, din cauza poștei, sosirea poștei pentru el e o întorsătură deșănțată.

Adj. Lăzăroiu Paul își trece timpul între avioanele de pica și picurile roz. Deabia sosit din misiune, se apucă să-i scrie dragiei lui.

Aci, primise o nouă veste. Cu capul strâmb pe mână, citește cele patru filo scrise mărunt. Probabil îi scrie ei e așteptat, că în toate gândurile ei e numai ei și cu zi îi apropie astfel tot mai mult.

Pe paturi sau scune bilete! își citește vestile din tară.

Câte unul, care găsește ceva de comunicat tuturor, le atrage atenția, apoi citește.

Purul, feciorul tău s'a făcut mare; a început să facă scimiș pași, alăturat. Îți trimite conturul cămășii lui pe care l'uo întinde peste marea care ne desparte.

Atențiune, suntem în alarmă. Peste câteva minute trecăm."

Scrierile se împăturesc și fiecare își caută casa de șor, numai Adj. aviator Lăzăroiu nu a sunat nimic. El citește încă, cu dorurile fuse departe, peste marea care îl desparte, de tară și de orașul copilăriei lui.

A ridicat ochii puțin și a înțeles.

Se îmbracă în grabă și în grup cu toți camarazii se îndreaptă la Postul de Comandă.

Comandantul Grupului, Comandor aviator Galeano Francese, le arată pe hartă zona în care vor acționa spunându-le obiectivul ce trebuie atacat, apoi strânge mâna fiecărui.

— Să ne trîntești.

— Să ne trîntești, răspunde sturătorul.

Grupul se împăturie afară și doi câte doi, pilot și mitralier, așteaptă în avion.

Înguruite gata, „Șteakos-unile", volatarii pleacă și unitățile noastre își așază echipajele pentru decolare. Motoarele încearcă de piloti arunc în plin.

Racheta verde se înalță în sus cu o cornetă, avioanele de misiune, la start, după capul de formație, decolază, ca un stol de coorzi, cu motoarele în plin.

Bombardieri, bombe și Șteakos gata scutit.
(S.M.P. — Petre Stere)



Șteakosuri din Șteakos corcovează,
pe hartă, trează cuși peși alături
(S.M.P. — Petre Stere)



Adj. Lăzăroiu Paul cu privirea departe își destramă încă dorurile. Sub el marea frământată în spumă, se pierde la orizont. În dreapta la-gunele scrișesc în soare, ca o comoră de diamante.

Sunt la 3.000 m. deasupra stăpei Nagai, unde au punct de întâlnire cu vânătoarea.

De departe, prin noii de strășă, vânătoarea slovacă, ce urma să le facă protecția, apare pe sus în fir mătăsii.

La Căminul Grupului Căminul

TILE



Au trecut pe deasupra Stukas-urilor, au leginat din aripă semnul recunoașterii, apoi deoparte și de alta, i-au prins în cercul protector.

Bombardierele au înălțime, mai aveau mult să ajungă la obiectiv.

Adj. Lăzăreanu își pune masca de oxigen și dă drumul la compresorul avionului.

De departe se zărea linia frontului perșului. Când au ajuns deasupra, câteva rachete suiră din santuri. Imediat așfel că de acum se intră în zona înamici.

În urtubul motoparelor cârdurile de avioane românești, alături de aripile germane, sub protecția slovaci-

lor formație închisă Stukas-urile recunoașterii pînă la obiectiv în cercul protector (S.M.P. — Petre Stăncu)

964



lor, își ducera pînă la obiectiv, voința dăruie de victorie.

Gara K., obiectivul ce trebuia distrus, se apropia. De aici bolșevicii alimentau frontul cu materiale. O lovitură de a. c. a., a trecut atenția tuturor. Rușii îi strânseră. Loviturile împăniseră cerul. Sburau acum peste norul de fum printre schijele morții.

„Urmăzătorii atacul”.

Adj. Lăzăreanu P. își strânge coatele de corp și privește pînă la capul de formație. Printr-un legănat de aripă, acesta anunță apropierea obiectivului — pregătirea pentru picaș. A. c. a.-ul îndrumă filara liniei de trageri.

Capul grupului urcă puțin în sus, apoi le verticaliză rade ca o săgeată pe obiectiv.

Ceilalți eselonaji își așteaptă rîndul la picaș. Adj. Lăzăreanu, primul din formație, se pregătise la rîndul lui. Își pune toate contactele pe lăncă bombe. Scoate frînche de picaș și își face apoi corecția de vizor. Uoul, doi, trei, pe linia. O secundă numai și îi va veni rîndul. Trage pînă avionul în sus și-și piardă din viteză, apoi răsturnat, se angajează pe pînă.

Avionul pică bolid în jos.

Pămîntul creștat ca gura unui animal preistoric, se apropie vertiginos.

Jos e numai fum, pe care pote roși de schije și splinteri.

Acum declanșează bombelor. În agoniile de infern, bombelor își ajung ținta.

Se pun frînche și Adj. av. Lăzăreanu P. trage puternic de mîna.

În rețună, avionul iese din picaș, urcînd nălcă în sus.

Motorul geme, ochii se împănjenise și presuraj puternic a aerului îi ținește de spîrtul scaunului.

Redresează apoi avionul, căutîndu-și locul în patrulă. În urmă fumul distrugerii se înalță sus. Ținta fusese lovită în plin, infernul de proiectile era aproape de nepătruns.

Victorioase bombardierele se întorceau acum la aerodrom.

Misiunea fusese îndeplinită cu succes.

Pe fața Adj. Lăzăreanu se desprinde un zîmbet. Îi aștepta jos picașul roșu; va putea deci răspunde și azi fîră ca draga lui să îi așteptat prea mult rîndurile lui.

Serg. T. R. PETCULESCU ION (S. M. P.)

„Lamiază”, unul din eselonajii eselonaji Stukas cu proiectile picaș de aerodrom pe linia de atac. (S.M.P.)



SIMFONIA MOTOARELOR



Zău aces de primăvară și lilieci înfloriți va rămâne scrisă în cartea de aur a unui Grup de aviație de vânătoare, ca o înecălegare scrisă formidabilă, lucramată de patru victorii, fără nici o pierdere proprie.

Cum în atât se rezumă o acțiune eroică: la o înțelegere rapidă fără fioricele de stil, sau exaltări homerice. Ea se încreștăză cursiv, așa cum o fost trasată pe cer la luptă, iar satisfacția ce au avut-o luptătorii de a fi felicități de către Comandantul Corpului Aerian Român, venit special pe aerodrom pentru onorată, le este singura răsplătă, adăugată, desigur aceea de a contribui, prin dăruirea lor, la învingerea unui oasău verigă pentru izbândă ce ne va înconsoia sfârșitul în lupta noastră sfântă, dușă împotriva puterilor întrecându-l bolșevic.

Jos, pe sol, înfrunță înfrunță paholul rostogolit peste țară moldovenească, cu necrușătorul avânt al țărânelor ce-și apără ogorul. Pământul nostru nu reacționează. — pentru o călăie oară? — versurile poetului:

„Nu te apărăm câminul și ogorale și valul... Deaceia totul ne este prieten, și pământul și cerul.

Cerul... lăță-l cum se învolbură, credințele aburătorilor, primind-și și mângâindu-l aripile obosite, o-erofundu-l la noia sfârșit, dacă vin gonit de plăminte infernale ale Apocalipsului... Cerul nostru albastru...

Și în ziua aceea nu decolat, pe la prânz, șase vânători călpiți în focul înălțimilor. Plocau în vânătoare liberă, luptă iubită pentru luptă inițiativă ce o oferă aburătorilor.

Cine ar fi crezut că Pronia Cernăscă va dăruia celor șase valuri plocați să spintecă văzduhul, o prânză atât de bogată ca aerul pe care au întâlnit-o: cincizeci de avioane sovietice, și o întâlnire cu ele va prileji cea mai mare înecălegare aeriană a acestui Grup de vânători, dela intrarea lor în foc!

Ajunși în sectorul I, oasă se întâlnind drăgă, păcînd cerul spre sud. Mai departe orizontul se deschidea și peisajul oferit ochilor se complica cu întâlnirea a circa 60 avioane germane de tipurile Focke Wulf 96, vânătoare și asalt, Junkers 87 (celebrele Stukas-uri) și Messerschmidt 109.

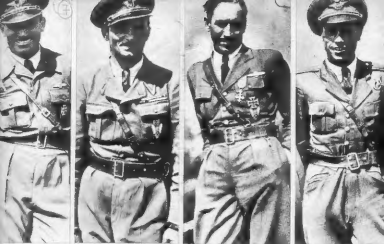
Ca răspuns la un rendez-vous stabilibil cu eticheta și punctualitatea lui Jules Verne, — apar la această vedere și circa cincizeci de „boacă” rusești. Sunt de toate, vreo 10—12 IAR-uri de vânătoare, circa 25 I.L.-7, motoamotore de asalt, și vreo 10-15 Laggi-uri, avioane de vânătoare cu motorul în spate.

Întâlnirea desigur îi obligă pe toți să-și dea țărcoale largi spre a se cunoaște mai bine, a-și studia partenerul în luptă, de borna cea mare.

Sosul aerian devine înăst, și, în evoluțiile lor rapide mașini se stingheresc reciproc. Deaceia, printr-un comens lucid, luptătorii se

fracționază cum îi vine mai bine fiecăruia. Stukas-urile germane, în număr de vreo 30, se strâng unul în altul ca puii sub cloșcă. Și așa încep dănușul de deschidere al bataliei în care cpt. av. Șerbănescu, lt. av. Dușescu și adj. av. Ursache intră în hără frățescă cu nemții.

La predeceția ruseilor pentru Stukas-uri, vomitându-se bombardiere se învârtă, colindându-se a primi tavitelia cavalerilor. Unul după altul, ca niște parteneri de profunză, românii și germanii fac protecția bombardierilor înecățite. Văzduhul e un marmăz de roșii înveninate, cici de jos, din apropierea pământului și până sus în norii cei negri, aburite de foc ale trasoarelor spintecă brăde de artificiu, într-un coșcbit cu adevărat infernal. Văzduhul doacește de proiectile sparte în movilele conice, de gazele expansiunilor izșite în trembă, de cășcăa tonnel mitralierelor de bord, de ciclele ce se învârtă cu peșună la ser. Dala nord de lași până la Prut, balul se desfășoară în toată grandioarea: muzica a început, instrumentele sunt bine acordate, acompaniamentul e sincerizat. Partitura se desfășoară înăst a lea, la tremoluri lente, apoi la evoluții largi, solemn. Simfonia cerească — simfonia motoarelor. Acolo s-a lăsfănat cel din urmă câșc, lebăda înfămăntă a Păștelor, Expansiile avioanelor bolșevici doacește de germani încheie finalul patetice lupte. Pământul se zgudue, iar eutremurarea ajunge



Unul articolelor de față: Cpt. Șerbanescu, Cpt. Șerbanescu, Slt. Șerbanescu, Slt. Șerbanescu.

sus ca o mângâiere, ca un val odihnitor.

În încălecarele acestea homerice, cu adăvărul „cea mai mare bălăstărie” a Grupului dela intrarea în luptă și până azi”, cum sintetizează leșdar jurnalistic al Grupului, Slt. Șerbanescu a contribuit în izbândă cu un IAK doborât în flăcări.

— Am tras o rafală de aproape, după ce l-am prins bine în vizor. Am văzut IAK-ul într'un fum negru, smestecat cu flăcări. Apoi lupta ne-a desprins. — Într-o poartă Cpt. Șerbanescu Clocănel isprava sublocotenentului aviator Mitu Ioan, care a pierdut forța, în a doua lășare, din cauza unei pene de motor, departe de aerodromul de bază.

În cel de al doilea succes s-a revădit însoțitorul căpitanului amintit mai sus, care a doborât un Lagg dintr-o formație de șapte. — L-am lăsat în vizor bine și am tras cu furtaună! L-am lăsat sub burta și a lăsat foc imediat. A început să ploaie, și s'a sfărâmat pe pământ arzând apoi înfundat. Dar în lășările de lășare și a terribilelor jecbe de trasare ce mi se înscriseră peste tot, am uitat de motor și era să... aterizăm la ruși! Ce vâd, în lășare acela să abor ca la meciuri! Nu vedeam decât fum de jup împrejur.

Așa s'a încheiat prima repriză: Cu două victorii.

Băieții vin veseli spre casă, și după tradiționalul răscoală pe aerodrom, saculitoarele Messerschmidt-uri coboară liniștite pe pământ și în afărăz alertează.

Masa se în în atmosfera camaraderă și a succesului aripilor Grupului. Dar băieții nu obținuse să se culce pe laur, căci după o jumătate de oră domi celule trebuie să decolase iarăși. Și din nou își iau înălțime Cpt. Șerbanescu, Cpt. Șerbanescu, Slt. Șerbanescu, Slt. Șerbanescu. Aceiași motor, același atmosferă, același simfonie: a motoarelor. Băieții nu se isprăvisc; se facese doar o pauză. Așa că în viteză, mai puțin de data asta, încep să sperde... Șase puncte că șase băieți vin din față. Lășare! Asem bătărie, apoi viteză, și în fine pe numele adevărat, IAK-uri. Slt. Șerbanescu își alege partenerul. El primește băieții în vizor și când să deschidă focul îl lasă motorul! Este oțelina ghimolului! Își amână comandantul prin radio și apoi se desparte pentru a-și pune aparatul pe cel mai apropiat locuș, acțiune care însoțită un adevărat țur de forță.

Rămân în luptă trei contra șase. Când lășare avioanele căpitanului

Popescu Clocănel primește un proiectil de tun în aripa dreaptă, fapt ce stânjenește mult acțiunea. Cu toate acestea nu rupe bătălie, ci o continuă până mai târziu.

Fulgurele trasoarelor creșteră cerul de solute, iar bolizi trec unii pe lângă alții, unii pe sub alții, unii peste alții, ca într-o tumbă fetică de sălăbăci.

Un moment bun, atât așteptat aburătorii noștri, o clipă fericită, un unghiș și o distanță potrivită pentru atac. Și acestea au venit pentru Cpt. Șerbanescu și Slt. Șerbanescu. Restul a fost doar o chestiune de cablu profesional, de ochire în vizor și de apăsare pe un buton...

Și lășare două avioane inamice doborâte.

L-am părăsit pe vitejii dela vânătoare. Într-o atmosferă de căldă camaraderie, căci laure timp venise ordinul pentru o nouă misiune, și cei trei jănuș morții să absoar lășare.

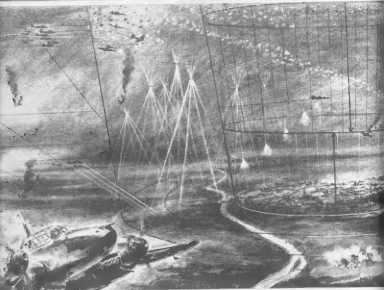
Lt. Șerbanescu STAN CORNELIU (S. M. P.)



Cei trei vânători la grup



S Aripa română ÎN LUCE



Pe un aerodrom condus.
 (Foto S. Tulon)



După fiecare misiune, echipajul re-
 zistent mănâncă (foto Pemo)

66 (2) 971
esti
TA

Comandantul Flotei Aeriase garanează pe traseul de la, însoțit de comandantul Corpului Aeriase Române, trece la o vizită în zona de activitate aerei, ca să-și facă o idee de 10 Mai.

O foto-ședință care are loc pe fetele navei, unde se face o discuție asupra activității aeriene în zona de bombardare în aer. Se vede cum arată este înconjurat de cercul de foc al artileriei antiaeriene, în vreme ce, în vremea acestei activități, vântul este așezat în direcția aeriene, formându-se de vânturi care au bombardat. (foto Deutscher Verlag)

Decorarea, pe traseu, a aerei aeriene române.



O formație de avioane românești în zbor deasupra



O grupă în zbor avioane românești după marea

PORESCO CLOACA

66 10 1951 R. M. 10

Se bălănește în zbor în zbor de pe Mări Negre. (foto Cădar Victor Dan)





General de corp de armată DESSLOCH Comandantul celui
Flote Aeriene ce lăpă pe fațeta de război

AVIOANELE

Junkers **ȘI CUCERIREA STRATOSFEREI *)**

Storul stratosferic s'a impus din cauza micii densități a aerului la mari înălțimi, cașcote-eroare ca o direcție conexiunii relative apreciabilă a vitezei avionului.

La măsura de acceși putere, prin storul stratosferic se poate surmonta la o economie de timp și prin eșecul la o economie de benzina.

Storul stratosferic realizează un motor special adaptat, care trăiește pe ocazie putere în înălțime ca și la sol.

Prin măsura vitezei avionului în storul stratosferic, legătura aeriană capătă o real mare importanță datorită posibilității de a realiza încredințarea de transport, ca o sursă a deservirii conștientă de benzina.

*) Răspunsul aerian se deservirea aerului la înălțime din ce în ce mai mare.

Din această cauză vom analiza mai deaproape storul stratosferic atât ca parte a construcției aeronavei.

Storul stratosferic aduce aviației război mari avantaje care sunt de o capitală importanță.

Importanța acestui stoc s'a învederat deja din zălăsi războiului mondial când avioanele de reconștințarea germană iluzorii, echipate cu motoare Maybach, au realizat stocuri de reconștințarea depășite în teritoriul inamic. Echipajul acestor avioane era dotat numai cu aparate de oxigen.

Prin urmare problema tehnica ce le punea acest stoc, era purtarea în siguranță a echipajului contra dinuzului presiunii la înălțime și asigurarea răcirii normale a motoarelor.

Un timp s'a crezut că problema va putea fi rezolvată prin reconștințarea de înălțime, de unde a început a începe în toată lumea, ajungându-se la recordul de 17.000 metri.

Azi aparatele de oxigen împreună cu echipajul încălzit electric, că și costurile au scăzut, s'au dovedit a fi puțin profitabile, deoarece împiedicau libertatea de mișcare.

În 1929, Germania cu ajutorul unui Ju W 34, care a fost uzat prin simplificarea tranșului de aterisare și adoptarea unei alți mai ușoare, bătă recordul mondial, ajungând la 12.737 m. (douăzeci și șapte sute treizeci și șapte) metri.

Ce înălțime măsura suprafeții aripii cu 4 m. p., greutatea avionului gol a fost redusă cu 100 kg.



Experiențele recordurilor au arătat că în avion trebuie realizate condiții de viață ca la sol.

De aici s'a ajuns la soluția avionului cu cabină stratosferică, reprezentat prin avionul Ju 49 care urcă până la 12.500 metri.

Acest avion avea o cabină stratosferică pentru doi oameni, cu pereți dubli și înveliș, iar secțiunea cabinei era adaptată corpului.

Avionul era echipat cu un motor de înălțime Junkers L 80 de 300 H.P. și cu compresor pentru 10.300 metri. Canalizația electrică a motorului, magnetizarea și bujiile special adaptate, au fost proiectate pentru păstrarea aerului, apoi a nu se de nelegere la scurt-circuite din cauza scăderii presiunii aerului.

Înainte de a intra aerul în motor, era răcit într-un radiator al compresorului. Ca radiator de apă se foloseau un radiator bloc cu țevușe și care lucra la o presiune de 0,7 Atm.

Ca să se ajungă la o răcire conștientă a benzinei se adăoga un mare procent de Toluen.

Ca elice s'a înlocuit o elice cu patru pale cu un diametru de 5,6 metri și care era calculată pentru cea mai bună unitate. Pentru ce pilotul să poată vedea în jos, întruși cabina era închisă,

sau fiind înconjurat cu un vâlc în gura-căpșii dela tubulaj
și care lasca prin partea centrală a aripelor, fiind înălțat la joia
pilotului.

Deservirea motorului se făcea din cabina stratosferică prin
v'o manșă izolată printr'un sistem de buze ermetice.

Trenul de ateraj consta dintr'un cadru în formă de „V” a
montat prin runda de cauciuc.

Din cauza dimensiunilor mari ale alicei trenul trebuia să fie
obținut din trali.

Parinca pilotului se poate ocupa de problema abonului
stratosferic, avionul a fost construit să poată fi foarte ușor de
pilotat. Cu acest avion se l'au produs accidentele accidentale, iar
experiențele făcute cu el au adus un mare aport științific.

În același timp în Franța, Famen construisă și el un avion
stratosferic cu cabină etanșă.

Famen nu făcea altceva decât ca la avionul Famen F-190
să adapteze cabină stratosferică și un motor pentru înălțime.

La prima încercare, avionul a fost accidentat.

În 1916, în Belgia se construiește avionul stratosferic Renard
35 pentru 20 pasageri, însă la primul zbor a fost accidentat.

În 1918 s'au început din nou în Franța experiențele cu cabină
etanșă, păstrându-se aceeași cantitate de oxigen din cabină, pre-
starea ermetică și mărirea dimensiunilor marelui avion. Avionul
reconstruit în acest scop era Famen F-224 cu care se făcea
cursa de Poissy-Alerand în America de Sud. Acestă cabină era în
etnaș timp o cameră de delectare pentru pasageri.

Pilotul, Telegreinski, Macarvici stătea în alina cabină.
Fost dotat cu aparate de oxigen.

În America în 1935 se încep pregătirile pentru zborul strato-
sferic după ca în 1929 se realizase un record de înălțime de
81 920 metri.

La început experiențele s'au făcut cu avioane fără cabină,
având de supă numai încercările.

Deabia în 1937, adică 6 ani după apariția lui Ju 49 Americanii
construiesc un Lockheed X C 36 cu cabină stratosferică.

Cu acest avion s'a ajuns până la 9000 metri, unde presiunea
din cabină corespunde cu presiunea existentă la 3300 metri ali-
tutudine.

Experiențele cu Ju 49 au dat un impuls în toate țările, însă
era o înălțime de greutate de înălțare și enorme în ceea ce
priveste cerințele militare și enorme foarte scapăpău în cazul
împotării cabină când s'ar fi produs scăderea bruscă a presiunii din
cabină și greutatea deservirii armelor din aceste cabină.

Casa Junkers învâltit după încercările cu Ju 49 a început
construcția unui avion obrotor cu cabină stratosferică. Caracter-
istică acestui avion era aceea ermetică și marea profunzime a
arcelui. Pentru a îmbunătăți posibilitatea de decolare a avionului,
arcele au fost prevăzute cu tijle prăgătoare (sepi ajutătoare)



Aceste arce ajutătoare au fost montate în așa fel încât să
răstoare și săpărie se puteau de laopoi mări arce.

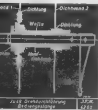
Fusajul avionului era în formă de cocl și era construit din
tablă undulată aluminică având de laun Junkers Junor.

O decolată planșura s'a dat redistonați, dându-se o formă
aerodinamică. În acest scop redistonați era construit sub formă
unei cloce care făcea parte comună cu motorul.

La construcția cabină stratosferică s'a căutat să se îmbunătă-
țească utilizarea construnduse partea din față din material
transparent. Partea dinapoi a cabină era din tablă de aluina.

Pentru primele încercări s'a construit o cabină metalică care
s'a lăsat tijle centrale transparente, în părțile unde trebuia să
vedă pilotul. Aceste încercări cu avionul Junkers au condus treptat
la diverse construcții în privința construcției avionului stratosferic.

(R. S. S.)



PERMANENȚA AVIAȚIEI

Aviația — singură această armă distruge toate celelalte încredinșate focului, forțele pe câmpurile de bătălie — poartă caracterul permanenței.

Între adevăr, omul cu sfârșitul războiului toate armele trec pe un plan periferic din preocupând un foarte redus cerc de specialiști care se ocupă cu modificarea lor, înfășurându-se de experiența războiului.

Așa-i, bunăoară, cu tuncul — cum la fel se întâmplă cu tancurile și cu multe altele.

Nu același fapt se întâmplă cu avioanele.

Avionul — odată liberat de greutatea armelor și municiilor pe care le purtase la bord — devine dintr'un instrument de cumpănă după unul de precizie înflăcătoare.

În local avionului purtător de lăbă va apare avionul de transport — avion care și astăzi a luat o extindere deosebită dar care-și rezumă activitatea în imediata apropiere și în dependența frontului.

Avionul care „calcă” astăzi sute de kilometri la oră pentru a coborî bolid sau pe obiectivul aerodrom — folosește mărime pentru o legătură excepțional de importantă și el va fi una din uneltele dragi ale armatei de sfârșit, deosemena și ale Statului care își va pune la punct multe probleme tocmai prin acest mijloc: avionul.

Între adevăr, dacă astăzi avionul are de susținut un rol îngust — dacă el este chemat să asistă la lupte grele, să contribuie la distrugerile — care din drept scop alăbire potențialului la luptă al adversarului — apoi, măcar când, peste înveștură de astăzi se va așternă pacea, când peste câmpurile străbătute de trupe vor crește lumurile de grâu — avionul va deveni ceea ce este mai cu seamă: o minimeală umilită de civilizație și cultură.

El va ajuta la transporturile cerute de economia unei țări, înfășurând atât achizițiile internaționale cât și pe cele private — după cum tot el va fi de folos pentru purtarea solilor culturii, sportiv, economiei și ărilor.

Prin viteză imprimată astăzi de noile războaie va avea mână de câștig omul care i se va servi într'un minimum de timp ocoace trenul ori alt mijloc de locomotivă n'ar putea face.

Avionul este, deosemena, și un bun mijloc de sport — el contribuind la dezvoltarea calităților tinere — dar mai cu seamă este un micușat mijloc de educație.

Între adevăr, un mijloc de educație este cel altul mai bun cu el el este mai repede acceptat de către oii pe care vrei să-i educi.

Ori avionul — cu întreaga lui orbestăție: școlile de pilotaj, obținerea brevetelor, etc. constituie un minimul mijloc de educație liber consimțită.

Copii care acceptă cu dragoste fișele rigori ale unei școli — unde au venit și rămân din dragoste — vor și astăzi, când li se va cere, să-și arate, să-și impună voința lor.

Personalitatea lor de astăzi, va căpăta proporții mări — și așa zisa înclinație cu care elevul de astăzi acumulează regulile aborului, învățămintele aviatice, va deveni mări ambiția emulatoare pentru reapărarea a cel mai multe cunoștințe din cât mai diverse domenii.

Întă, de ce, nu greșim când afirmăm permanența aviației.

Și — pe un alt plan pusă problema — ea n'are decât să se bucure deoarece a fost și este pe deplin înțeleasă de înțelesul fărăi noastre.

Între adevăr, acest tineret — dornic de a se afirma cât mai repede, de a-și arăta potențele — a înțeles foarte bine permanența aviației.

Rezultatul practic: masive înscrieri la Școala de Șor cu și fără motor ale T.A.B.-ului (Tineretul Aviației Române).

Acești tineri știu că au un mare și dublu folos.

Întă, astăzi au la dispoziție un minimul mijloc de recreație, de sport, de antrenament dăruie — un mijloc pentru a cărei trăire au bucuria să facă parte din școli, din tabere instalate în mijlocul naturii. În plus, ei învață și un meșteșug pe cel de util pe atât de frumos.

Ori tocmai acest învățământ constituie cel de al doilea mare folos.

Măcar, când legăturile internaționale vor fi reluate — când piețele de desfacere ale unor produse vor fi ușor peste așteptate dar alte ori peste mii de kilometri, când liniile de comunicație și transporturi aeriene vor îmbrăca globul într'un adevărat patențaj — desigur, că tinerii care astăzi învață pentru plăcerea lor proprie știința aborului vor fi chemați să populeze cadrele acestei uriașe armate.

Dela pătul de Enie și până la mecanicul de atelier, dela personajul nenavigant dar legat de șor și până la cel care-i prezintă peste nori și orizont — tineretul de astăzi va fi măpănatul de mări.

Ori înțelesul român — spre cinstirea lui — a înțeles acest fapt și, de aceea, vine din ce în ce într'un număr mai impresionant la școlile C. A. R.-ului care constituie adevăratele argumente pentru permanența ideii aviatice.

Esseale V. Horelambis



Probarea lui celeștărică.

(S. M. P.)



Proba de șor la punctul de decolare.



La o școală de șor fără motor, T. A. R.-ul.



Peșaj de aerodrom (Foto St. Georgescu)

DIN CAUZE UȘOR DE ÎNȚELES
INDEPENDENTE DE VOINȚA NOAS-
TRĂ, REVISTA „ARIPĂ ROMĂNEȘTI”
ESTE SILITĂ SĂ APARĂ ÎN
ACESTE TIMPURI ÎN CONDIȚIUNI
TECHNICE SUB CELE OBIȘNUITE.



S'AU REDESCHIS PORȚILE

O dată cu vară, cu pădurile înverzite, cu câmpiile
amălugite de flori și tulburător de miresmătoare a fân
măi, a început a se deschide și poarta basmului.

Poarta pe unde intră sute și sute de tineri pentru a
urma o nouă trăită, răvnită în viașurile lor și anume,
școala șborului.

Între-adevăr, — vorbind acum în litera carecum gra-
vă a unui comunicat oficial, s'au redeschis, odată cu sezo-
nului de vară, Școala de Șbor cu și fără motor ale Tineretului
Aviației Române — școli care însumează un contin-
gent foarte ridicat de elevi participanți.

Școala !..

Între-adevăr, un via.

Un via nu numai al tinerilor care calcă sfieșnic peste
pragul acestor Școli, ci al întregii omeniri.

Încă din antichitate, legendele mitologice ne vorbesc
despre șbor — pentru ca să ajungem în zilele noastre la
aviația pe care o cunoaștem cu toții, aviație — care — cu toate
timp de mare glorie.

De ce vin stăția copil la aviație ? — se întrebă, ade-
seori, câte cineva.

Răspunsul este ușor de dat, pentru că aviația consti-
tuie o ocupație completă.

Da ! — dela realizarea motoanelor, dela calculele me-
teorologice și până la dorința propriu zisă de șbor, la poe-
zia dantelească a unui avion traversând cerul — avem
aproape toate sentimentele preșegite.

Pentru a fi un bun aviator, trebuie să fii curajos —
dar trebuie să fii și cult — nu mai puțin adevărat însă
este că pe lângă entuziasmul dăruirii, un aviator trebuie
să aibă sufletul cât mai aproape de albul înguresc.

Acesta răspunsul, de altfel, care se dă celor ce 'ntreba-
bă de ce vine atât de mult tineret în aviație.

Și, mai este unu: în noștirea școala de complet intră
și faptul că tineretul aviație poate — prin îmbrățișarea
acestei cariere — să-și apere mai bine țara, neamul.

Iată, de ce, pe porțile larg deschise ale Școlilor de
Șbor, intră cu floșce și și mai mulți tineri.

Iată, de ce, odată însumăți ca elevi, acești tineri
poartă 'a priviri, în felul lor de a fi, în suflet, bucuria
nău via împlinit.

Am rămas zilele acestea o zi, la o astfel de școală.

Măi iată, să vă spun că școala era 'n mijlocul unei
câmpii cu flori, că bătea înțet de tot un vântuleț care mă
lăsa să uit astfel încina de căldură și creșului de unde
plănușem — și trebuie, neapărat, subliniat că școala era
de curățenie farmaceutică.

Dela dormitor la sălărie, dela magazie și până la
căpărie ca și la bădărie ori pe altele 'pletruite, cură-
țenia domnea.

Ma contribuia la frumusețea școalei, la atracția de-
vrajă pe care o avea asupra pachetului de elevi, minorați
echipați.



Pionierii s'au pus la
pădă de decolare
de către Școala
pionierilor (S.M.P.).

Tinerii pionierii și
unul șor de șbor
tără meșter.
(S.M.P.).



BASMULUI

Plin de viață, de camaraderescă trăire, frontul lor, care lăsa în urma colosnel splendide urme prin ierba uscată înaltă până la brâu, elevii acestor își trăiesc din plin viața.

Și se poate, oare, ceva mai frumos decât să ai norocul să îți se "moli" seavă gândurile. Și încă mai ales când ești și tânăr?...

O.L. De sigur, că nu!

Periclaș ochilor lor apunea din plin aceasta — după cum chipurile lor bronzate îndreptate spre cerul albastru care ucenicesc să zboare, erau parcă efigii de medalie.

Zău trăită acolo — în mijlocul lor și al naturii, mi-a fost de o confortantă bucurie.

Mă bucuram odată cu bucuriile lor.

Mă odărniam odată cu marea odărnă a naturii, în mijlocul stetei poposimă.

Și mi-a plăcut viața lor.

Viața — în primul rând — de camaraderie.

Într'adevăr, scutite acestor devotă la maximum această calitate (indispensabilă vieții de mai târziu a aviatorului) camaraderie.

Luând parte împreună la exerci-

țiile de zbor, trăind împreună căronțul pe care-l pus planorul, documentându-se unul la altul, după sfârșitul pedinelei expusă de sefi lor, ascuța motorului avionului, mănăcând la aceeași masă, dormind în saloanul cu pături frumos alinate, tinereții elevi ucenicesc nu numai știința zborului, dar și marea bucurie a camaraderiei.

Aceștia sunt elevii care au intrat pe porțile de la marea ale Școlilor vîitorilor...

Sufletul lor se "odărnicește" în dorința zborului, dar și la pîdele adînc intrate în inima lor și, anume, "de" piloților de zău, care pe front, în țară, ori unde îi cheamă datoria, risipesc energie, dragoste de patrie, dragoste de armă.

Acumulând cunoștințe tehnice, învățînd aria zborului așa cum trebuie, — metodic — înălțîndu-se întru la fastele de glorie ale zburătorilor mai mari, Tineretul Aviației Române, pregătește cadrele vi-lei de mîine, cadre desore care vor, deasigur, va vorbi tot atât de elegice ca și despre luptătorii cerului românesc de astăzi...

GHI. I. GHEORGHE

ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comandar aviator
AL. DEMETRESCU

• ORGANUL OFICIAL DE
PROPAGANDA AL SUBSECRETAR
IATULUI DE STAT AL AERULUI

• CEA MAI BUNA, CEA MAI
IEFTINA ȘI CEA MAI CÎITTA
REVISTA ILUSTRATA.
MONTAJUL ȘI TIPARUL LA FOTO.
ROTOGRAVURA (TIE P DRUCK)

• PUBLICA TOATE EVENIMEN
TELE LEGATE DE PROGRESUL
ZBORULUI OMENESC

• PAGINI SPECIALE INCH
NATE AERONAUTICII NOASTRE
DE RAZBOI

• PAGINI REZERVATE AVIA
TIEI TINERETULUI

• PAGINI DE ARTA, LITERA
TURA ȘI TEATRU

Prim redactor:
LADMISS ANDRESCU

Redactor artistic:

G I O N

• REDACȚIA ȘI ADMINISTRATIA
BUCUREȘTI, Str. SARINDAR Nr.
9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT
C/ET: 1334 BUCUREȘTI. REGIS
TRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942
BUCUREȘTI. REGISTRU PUBLI
CATILOR PERIODICE Nr. 76/1943.
TRIBUNALUL ILFOV

• ABONAMENTUL ANUAL: LEI
3000, DE SPRINZ LEI 5000, O
NORIFIC LEI 10.000. PENTRU
SBRATORI, STUDENȚI, ELEVI,
FUNCȚIONARI, MILITARI, MUN
CITORI ȘI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTUL SE ACIITA ANTI
CIPAL LA SUPRABIE, REVISTA NU
SE MAI SERVEȘTE ABONATULUI
DACA ABONAMENTUL PE ANUL DE
ZMATOR NU A POST ACITAT IN
TIMP UTIL

• PAGINILE DE PUBLICITATE
DUPA TARIF

• UN EXEMPLAR LEI 20

HUMERLE YECHE, UN EXEMPLAR
PRETUL DUBLU

• DIFUZAREA REVISTEI IN
TOATA ȚARA SE FACE PRIN:

J I N T E R P R E S S

Str. 608U CANTACUZINO Nr.
38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.80
CONT C/EC 5671 BUCUREȘTI



ACUM 35 ANI...



vi: Simaichi — Chel-
Kara — mort în 1978.
gradat în „Lăcășul de
educații în Anglie la
Oxford și Stoa. În
„Lăcășul de educații în
Anglie la Oxford și Stoa.
„Lăcășul de educații în
Anglie la Oxford și Stoa.
„Lăcășul de educații în
Anglie la Oxford și Stoa.



na de 3 September 1978.
 une schiță de record
 de la de la 1978
 urmea este în 22
 minute... schiță de
 minute în care planșă
 trase fotografic Marine
 dintr-un profil înalte
 de la... în 22
 de la... în 22

